

Berliner Zeitung 20.01.2007

PERU: Dampfer aus der Kiste - Die Yapura ist das älteste fahrende Schiff der Welt - und sehr britisch. Sie dient als Armen-Hospital auf dem Titicaca-See

Von Wolfgang Kunath

PUNO. Und die Kohle? "Tja", sagt Kapitänleutnant Ricardo Meza und schüttelt den Kopf, als könnte er es selber nicht glauben, "an die Kohle hat damals niemand gedacht". Es ist wirklich erstaunlich, aber die Marinehistoriker bestätigen es: Als der peruanische Staat 1861 bei James Watt & Co in Birmingham zwei Kanonenboote in Auftrag gab, machte sich niemand Gedanken darüber, wo die Kohle für die Maschinen herkommen könnte - obwohl klar war, dass die beiden Schiffe das Vaterland auf dem 3 800 Meter hoch gelegenen Titicaca-See verteidigen sollten. Eine Eisenbahn zum See, den sich Peru mit Bolivien teilt, gab es noch nicht - wie also sollten die Kessel befeuert werden?

Kapitän Meza leitet das Ablege-Manöver im Hafen von Puno selber. "Mínimo atras", kommandiert er, ein Untergebener wiederholt laut den Befehl "langsame Fahrt zurück". Auf dem Maschinentelegrafen von Mechan & Sons Glasgow rückt der blank polierte Messingzeiger auf "slow astern". Behutsam tastet sich die Yapura aus dem mit Entengrütze bedeckten Hafenbecken hinaus. Ein paar Minuten später und in Fahrtrichtung erhöht sie ihre Geschwindigkeit, die Stadt Puno bleibt zurück, die strohgelben Berge dahinter werden kleiner, die Bucht öffnet sich, und die Yapura steuert auf den Titicaca-See hinaus, dessen tiefblaues Wasser bis zum Horizont reicht.

Auf Lamarücken über die Anden

Eigentlich wollte Kapitän Meza zur Küstenwache, Schmuggler und Drogenkurier jagen. Das kann die Yapura nicht. Sie macht nur zehn Knoten Fahrt. Dennoch, sagt Meza, bietet die peruanische Kriegsmarine keinen faszinierenderen Posten als seinen: "Die Yapura ist das älteste Schiff der Welt, das noch in Dienst ist - es ist wie eine Belohnung, es führen zu dürfen".

30 Meter lang, sechs Meter breit, Knapp drei Meter Tiefgang - so wurde die Yapura 1861 in England bestellt, zum Preis von 8 500 Pfund, zusammen mit ihrem fast baugleichen Schwesterschiff Yavarí. Die Engländer verpackten beide Schiffe in 2 766 Kisten, von denen vertragsgemäß keine schwerer als 120 Kilo sein durfte, und verschifften sie um Kap Horn herum nach Süd-Peru. Ein halbes Jahr, so kalkulierte das Kriegsministerium damals, sollte es dauern, die Einzelteile vom Hafen Arica aus auf den Rücken von Maultieren und Lamas zum 3 800 Meter hoch gelegenen See zu transportieren.

Als die peruanische Regierung den Auftrag erteilte, erlebte das Land den Höhepunkt des Guano-Booms. Der getrocknete Kot der Seevögel an der Pazifik-Küste fand als Dünger reißenden Absatz in Europa. Die Staatskasse war gefüllt, Präsident Ramón Castilla begann ein ehrgeiziges Modernisierungsprogramm, zu dem glücklicherweise nicht nur die Anschaffung von Kanonenbooten, sondern auch die Abschaffung der Sklaverei gehörte, oder die Einführung der Post. Aber der Guano-Boom war trügerisch. Der Staat begann viel zu viel auszugeben, die Guano-Einkünfte waren bald auf Jahre hinaus verpfändet.

Und so vergingen elf Jahre, bis die Yapura vom Stapel lief. Eine Indianerrevolte, Krieg mit Spanien, ein Erdbeben und die Unwegsamkeit der Anden-Kordillere, außerdem die lähmende Militärbürokratie: Allein der Transport der Teile dauerte sechs Jahre.

Als die Yapura am 2. Mai 1872 endlich auf Jungfernfahrt ging, war kein Geld mehr da für Kanonenboote. Die Regierung machte die Yapura und die Yavarí kurzerhand zu

Handelsschiffen. Drei Jahre später war der Staat so klamm, dass er sie an einen Unternehmer namens Guillermo Speedie verkaufte, der dann die erste Binnenschiffahrtlinie Perus betrieb.

Und das Problem mit der Kohle? Bis in den Siebzigerjahren die Eisenbahn nach Puno gebaut wurde, befeuerte man die Kessel mit einem Treibstoff, den es hier oben im Überfluss gab: trockener Lama-Dung. Die Bürgermeister der Orte, in denen die Schiffe regelmäßig anlegten, waren angewiesen, entsprechende Mengen vorrätig zu halten.

Während die Yapura mit sonorem Maschinenklang über den spiegelglatten See fährt, zeigt Kapitän Meza mit dem Stolz eines Museumsdirektors die Teile, die noch original sind: das gewaltige Steuerrad, an dem zwei der 31 Mann Besatzung stehen, die Ketten, die die Steuer-Bewegungen ans Ruder übertragen. Die Kabinen, die aus englischer Kiefer geschreinert sind.

1992 wurde die Yapura mit Unicef-Geldern zum Hospitalschiff umgebaut, um den Menschen, die auf den zwölf bewohnten der über siebzig Inseln des Sees leben, eine Art medizinischer Grundversorgung zu geben. Im früheren Frachtraum steht heute der Zahnarzt-Stuhl, an Bord der Yapura können kleinere chirurgische Eingriffe gemacht werden, die Apotheke hält einige Medikamente vor.

"Sie haben absolut nichts", sagt Estafany Hidalgo über die Inselbewohner. Die junge Ärztin wurde gleich nach dem Studium nach Puno versetzt - für sie ein Kulturschock: "Armut hatte ich schon gesehen, aber dass die Menschen so sehr in ihrer eigenen Welt versunken leben - das kannte ich nicht." Estafany braucht oft einen Übersetzer, ihre Patienten sprechen kein Spanisch. Rückenschmerzen hätten sie auf den Inseln alle, von der Feldarbeit, und im August, wenn der Wind besonders pfeift, häuften sich Augenerkrankungen. Sie redet über die Mangelkrankheiten, die chronische Unterernährung, die zu klein gewachsenen Kinder, und sagt trotzdem: "Es gibt es so viele 80-, 90-, 100-Jährige - als lebten sie einfach gesünder."

Ärger mit der Kriegsmarine

Aber der Staat hat kein Geld. Die Hilfsaktionen sind auf Spenden angewiesen - höchstens alle sechs, acht Wochen sind genug Treibstoff und Medizin da. "Wir haben das Schiff, wir haben qualifiziertes Personal, trotzdem können wir nicht ausfahren", schimpft die Zahnärztin Yudy Tapia. In Puno ist sie nur für die 120 dort stationierten Marineangehörigen und deren Familien zuständig. Mehr als drei Patienten am Tag nehmen auf ihrem Zahnarzt-Stuhl in der Hafenkommantantur nicht Platz.

"In Lima sehen sie das nicht richtig", sagt auch Meza. Als kürzlich britische Ärzte ihre Hilfe anboten, lehnte Lima ab: Ausländer auf einem Schiff der peruanischen Kriegsmarine! Selbst der Anstrich der Yapura - die in Puno umgetauft wurde, aber der alte Name hat sich gehalten - war Gegenstand militärinterner Kontroversen: Ein rotes Kreuz auf ihrem weißen Rumpf, das sehe nicht militärisch genug aus, fand die Marineführung, und so wurde sie grau gestrichen.

Vermutlich wird die Yapura von ihrem Rang, das älteste noch fahrende Schiff der Welt zu sein, demnächst zurücktreten müssen. Gegenüber den Touristenhotels, in einer anderen Ecke der Bucht von Puno, liegt die Yavari, die 16 Monate früher vom Stapel lief als ihre Schwester: Sie schwimmt, aber sie fährt noch nicht. Ist sie fertig restauriert, würden die ehemaligen Kanonenboote wieder beide Dienst tun: das eine als Luxus-Dampfer, das andere als Armen-Hospital.